

¡MAG CUMPLE 40 AÑOS!

El 12 de abril, 2007, la Asociación de Gobiernos Maricopa (MAG) celebrará 40 años de servicio a los residentes de nuestra región. A través de resoluciones concurrentes de sus agencias miembros, MAG fue formada el 12 de abril de 1967, para fomentar cooperación regional y tratar con asuntos regionales. Durante las cuatro décadas de su incorporación, MAG se ha convertido en una fuerza impulsora en las áreas de transporte, calidad de aire, y servicios humanos.

En una mañana fresca a principios de enero 2007, tres individuos quienes ayudaron a darle forma a la organización durante sus años formativos se reunieron para hablar del pasado, el presente y el futuro de MAG. John J. DeBolske, primer director de la organización con el título de Secretario, Ken Driggs ex coordinador de oficina quien después llegó a ser el director ejecutivo de Valley Metro, y Dennis Smith, al actual director ejecutivo de MAG quien se unió formalmente a la

organización en 1976, revisaron viejos recortes de periódicos y recordaron los a veces delicados inicios

“Si mi memoria no me engaña, el gobierno federal llegó y dijo, ‘Si no se organizan en nivel regional no podrán recibir ningún dinero para transporte,’” recordó DeBolske. “Fue una medida de control de transporte procedente del Buró de Caminos Públicos. Y dijeron que tenían que tener contribución de parte de oficiales locales antes de poder invertir fondos federales. Y de repente el departamento de caminos decidió que querían hablar con nosotros. Antes de eso, ellos manejaban todo. Es así como por fin iniciamos,” dijo.

Antes de MAG, DeBolske fungió como director de la Liga de Ciudades y Pueblos. Recuerda que inicialmente, las ciudades estaban sospechosas de crear lo que pensaban era otro nivel de gobierno.

“Las ciudades querían estar seguras de que estarían directamente

involucradas. Si estableces una agencia planificadora aparte como existe en otros estados, y si las ciudades no la controlan, va a acabar en un pleito. Y eso es exactamente lo que sucede en otros estados, donde la Liga y la agencia planificadora regional están siempre peleándose,” dijo.

Afortunadamente, la región ha gozado de éxito con la cooperación gubernamental local, cuando a los principios de los 1960s cinco ciudades- Glendale, Mesa, Phoenix, Scottsdale y Tempe- cooperaron para implementar la planta de la Avenida 91 para el tratamiento de aguas negras. En 1962, como resultado del Acta de Asistencia Federal para Carreteras, planeamiento cooperativo regional ocurrió con la creación de VATTs (Estudio de Tráfico y Transporte en el Área del Valle). Los esfuerzos que empezaron con VATTs fueron incorporados en la esfera de trabajo de MAG. Los primeros detalles de la reunión del Concejo

Regional MAG el 12 de abril, 1967, detallan como el primer presidente de MAG, el ex alcalde de Scottsdale Bud Tims, estableció el propósito y estructura de MAG.

“El Alcalde Tims indicó que había muchas áreas de interés común y preocupación para las ciudades del Valle en esta área metropolitana. Intereses comunes como carreteras, aeropuertos, fuentes utilitarias, y centros comerciales todos sirven para demostrar el hecho de que esta área urbana tiene una comunidad de interés real y que tales proyectos como la planta de las cinco ciudades y VATTs demuestran el interés,” declaran los archivos.

Para demostrar que MAG era una organización administrada por sus miembros, Jack DeBolske fue su único funcionario oficial. El resto fue contratado a través de la Liga y el departamento de carreteras.

“Si ve uno hacia atrás en las épocas de MAG, podría uno decir que una de las cosas que fue probablemente absolutamente necesario fue que empezara de esa manera,” dice Driggs. “La

situación del personal aseguró a oficiales locales que íbamos a participar completamente con los gobiernos locales...y no ser algo que estuviera imponiendo su voluntad sobre los miembros. Esa confianza tuvo que ser desarrollada.”

Otra decisión conciente entre los fundadores de MAG fue la creación de un Comité Administrativo, un comité de política mayor que hace recomendaciones al Concejo Regional, el cuerpo oficial gobernante de MAG. El Comité Administrativo incluye los gerentes municipales de las ciudades, pueblos y comunidades indígenas. “Garantiza que la gente que va a estar más tiempo, los funcionarios de todas las ciudades, estarán involucrados en el proceso,” dice DeBolske. “Nada pasará por el Concejo Regional que no haya pasado por el Comité Administrativo...De esta manera, estás uniendo al gobierno local, la agencia regional planeadora.”

MAG fue designada por el gobernador como la Organización Metropolitana Planificadora (MPO) en 1973, como la Agencia Planificadora en Calidad De Agua en 1975, la

Agencia Principal Planificadora en Calidad del Aire en 1978, y como la Agencia Planificadora en Desperdicios Sólidos en 1979.

Durante su reunión de enero, los tres historiadores se entretuvieron los unos a los otros con cuentos de las antiguas batallas políticas y ocasionales amenazas a la existencia de MAG,. Ken Driggs recuerda una calurosa reunión del Concejo Regional en la que un alcalde se salió furioso.”

“Yo había llevado un grupo de Boy Scouts a la reunión como parte de sus requisitos para obtener su placa de mérito, y este alcalde se puso tan furioso que se salió. Los scouts estaban escribiendo y tomando notas en sus cuadernos, fue algo de veras,” dijo riéndose.

Entre las primeras derrotas de MAG estuvo la Autopista Paradise, la cual fue removida de los planes regionales después de la derrota de la Proposición 400 en 1994 bebido a oposición de propietarios en el corredor.

“No haber construido la Autopista Paradise fue el error más grande en transporte hecho en el

Valle,” dice Smith. “Lo necesitábamos. Aún lo necesitamos desesperadamente hoy,”

En el lado positivo está el éxito de la Proposición 300 en octubre 1985 para construir el sistema periférico de carreteras. Originalmente propuesto como un impuesto en propiedad, la oposición resultó en que los planeadores regionales consideraran mejor un impuesto en ventas.

“Recuerdo que era un día de Cristóbal Colon de 1984, que nos llamaron a la oficina de Mike Peacock. El era un hombre especialista en bonos. Nos metió a un cuarto y empezó a trabajar las cifras en una computadora y mostrándonos tantos ceros- jamás habíamos visto tantos ceros. Y dijeron, ‘La respuesta a esta cosa del transporte es tomarla comprensivamente y solicitar un impuesto en ventas,’” dijo Driggs.

Smith recuerda que al principio, fueron los gobiernos locales, trabajando con la comunidad comerciante, quienes creyeron que el público estaría dispuesto a pagar un impuesto para construir el periférico.

“Estaban cansados del congestionamiento, y el impuesto en ventas fue aprobado fácilmente por un margen de 72 a 28 por ciento. Hoy en día estamos usando las autopistas financiadas por el impuesto. La pieza final de la autopista Red Mountain será completada en el verano del 2008, y tendremos una ceremonia de clavo dorado,” dijo.

“Yo trato de que mis hijos entiendan la importancia de la historia,” dice Driggs. “Para ellos, la historia parece sólo como ruido. Pero es importante volver y recordar.”

Driggs quizás tenga razón. En noviembre 2004, MAG tuvo su segunda más grande victoria, con la aprobación de la Proposición 400 para continuar el impuesto en ventas aprobado en 1985. Agregando a la historia, MAG aseguró el futuro del sistema de transporte para por lo menos las siguientes dos décadas.

FECHAS Y DESIGNACIONES MAYORES DE MAG

1967-Asociación de Gobiernos Maricopa formada.

1970-Distritos Regionales de Planeación formados por Orden Ejecutiva del Gobernador.

1973-Acta Federal de Transporte. Gobernador designa MAG como MPO.

1974-Gobernador designa a MAG como la Agencia Planeadora en Calidad de Agua.

1978-Gobernador designa MAG como la Agencia Principal en Planeamiento en Calidad de Aire.

1979-Gobernador designa a MAG como la Agencia Planeadora en Desperdicios Sólidos.

1985-Proposición 300. MAG define plan y prioridades para el Sistema Regional de Autopistas. Sistema 9-1-1 implementado.

1990-Enmiendas al Acta de Aire Limpio “Conformidad” requerida.

1991-ISTEA, MAG designada Área de Administración de Transporte.

1992-HB2278 MAG establece prioridades, aprueba cambios de costo, emite Reporte Anual.

1996-Programa Regional MAG de Autopistas. Programa reajustado para ser completado para 2014.

1998-TEA-21 requiere calculación de financiamiento para transporte desarrollada cooperativamente.

1999-Autopista Outer Loop acelerado de 2014 a 2007.

2000-

2002-Concilio MAG de Violencia Doméstica formado.

Concejo Regional crea el Comité de Política en Transporte (TPC) para

desarrollar el Plan Regional de Transporte (RTP).
2003-HB2292 reconoce el establecimiento por MAG del TPC y el Concejo Regional aprueba el RTP en noviembre.
2004-HB2456 autoriza una elección para extender el impuesto de medio centavo

en ventas para financiar el RTP.
 Proposición 400 es aprobada en noviembre.
2007 MAG celebra su 40 aniversario.

MAGAZine

MAGAZine es una revista publicada cada tres meses por la Asociación de Gobiernos Maricopa. Se enfoca sobre los asuntos e inquietudes de las ciudades, pueblos, y comunidades indígenas en el Condado Maricopa. Si usted conoce alguna amistad o colega a quien le gustaría recibir *MAGAZine*, favor de llamar la oficina MAG, 602-254-6300.

James M. Cavanaugh
 Alcalde Goodyear
 Presidente, Concejo Regional

Dennis Smith
 Director Ejecutivo

Kelly Taft
 Editora

Gordon Tyus
 Diseño Gráfico

<i>DENTRO</i>	<i>Mensaje del Presidente.....</i>	<i>2</i>	<i>40 Años de Progreso</i>	<i>7</i>
<i>de Esta</i>	<i>Voces del Concejo.....</i>	<i>3</i>	<i>Vamos a Aclarar el Aire.....</i>	<i>8</i>
<i>Edición</i>	<i>Perfil Regional: Presidente Bear.....</i>	<i>4</i>	<i>Proyectos de Autopistas Acelerados.....</i>	<i>9</i>
	<i>MAG cumple 40.....</i>	<i>6</i>	<i>No Tiren Basura en Arizona.....</i>	<i>10</i>
	<i>Logros Mayores de MAG.....</i>	<i>6</i>	<i>Calendario.....</i>	<i>12</i>

Mensaje del Presidente

Wayne Gretzky, el gran jugador de hockey, quien es ahora el Gerente de los Coyotes de Phoenix, le da este consejo a sus jugadores: “No patinen a donde ha estado el disco, patinen a donde va a estar.”

Estas palabras sabias pueden ser aplicadas también afuera de la arena del deporte, como cuando se trata de planear para nuestras necesidades de transporte regionales y estatales. Debemos mirar hacia donde el crecimiento está ocurriendo, no sólo donde está ahora. Si es planeado debidamente, el crecimiento puede significar grande riqueza y una mejor calidad de vida para Arizona. Pero debemos establecer la infraestructura.

La región MAG está rápidamente desarrollándose en una área “megapolitana” que atraviesa por cuatro condados-Yavapai, Maricopa, Pinal y Pima. Mapas recientes producidos por MAG demuestran que sólo 20 por ciento de la tierra en estos condados permanece abierta para el desarrollo. La mayoría de esta tierra está a lo largo de corredores de transporte. Es claro que

debemos estar dispuestos a nuevas ideas y soluciones para cumplir con nuestras necesidades en transporte.

Es por eso que MAG, junto con Concilios de Gobiernos y Organizaciones Planificadoras Metropolitanas de todo el estado, están activamente envueltas en pláticas sobre cómo mejorar nuestras infraestructuras de transporte por todo el estado. Como participante comprometido en estos discursos, estoy feliz de ver el esfuerzo colaborador que está ocurriendo. Los compañeros en este esfuerzo todos están de acuerdo que debemos trabajar juntos para lograr progreso verdadero.

Muchas ideas están siendo exploradas. Estamos viendo oportunidades ofrecidas por el Departamento Federal de Transporte en sus esfuerzos a reducir congestión en las carreteras de nuestra nación. Estamos siguiendo posibles medidas legislativas relacionadas a encontrar nuevas fuentes de financiamiento para transporte. Se están considerando medidas para incluir compañerismos público/privados para la probable construcción de caminos de cuotas, la reforma del impuesto en gasolina, y aún un impuesto estatal en ventas para transporte.

Cualquier idea que ultimadamente sea considerada, las buenas noticias son que el planeamiento de transporte y la necesidad de infraestructura están siendo consideradas seriamente por legisladores estatales, quienes recientemente autorizaron \$307 millones para acelerar proyectos de autopistas por todo el estado.

Aunque hemos logrado algún progreso, continuamos viendo la disminución del Fondo de Ingresos de Usuarios de Carreteras debido a cambios en prioridades presupuestales. Ya hemos perdido cientos de millones de dólares para el transporte en tomas anteriores de este fondo. Necesitamos detener esa erosión y reconocer que el transporte impulsa la economía. No debemos poner en riesgo nuestro futuro.

Miembros del Concejo Regional

***Alcalde James M. Cavanaugh**
Goodyear, Presidente

***Alcalde Steve Berman**
Gilbert, Miembro General

***Alcaldesa Mary Manross**
Scottsdale, Vice Presidente

***Concejala Peggy Neely**
Phoenix, Miembro General

***Alcaldesa Joan Shafer**
Surprise, Tesorera

***Alcalde Keno Hawker**
Mesa, Ex-Presidente

***Alcalde Tom Schoaf**
Litchfield Park, Miembro General

Alcalde Douglas Coleman
Apache Junction

Alcaldesa Marie López-Rogers
Avondale

Alcalde Bobby Bryant
Buckeye

Alcalde Edward C. Morgan
Carefree

Alcalde Dick Esser
Cave Creek

Alcalde Boyd Dunn
Chandler

Alcalde Fred Waterman
El Mirage

Presidente Raphael Bear
Fort McDowell Yavapai Nation
Alcalde Daniel Birchfield

Alcalde Wally Nichols
Fountain Hills
Gobernador William Rhodes

Gila Bend	Gila River Indian Community
Alcalde Steve Berman Gilbert	Alcaldesa Elaine Scruggs Glendale
Alcaldesa Bernadette Jiménez Guadalupe	Supervisor Max Wilson Condado Maricopa
Alcalde Ed Winkler Paradise Valley	Alcalde Bob Barrett Peoria
Alcalde Art Sanders Queen Creek	Alcalde Hugh Hallman Tempe
Presidenta Diane Enos Salt River Pima-Maricopa Indian Community	Alcalde Adolfo Gamez Tolleson
Alcalde Ron Badowski Wickenburg	Alcalde Bryan Hacbarth Youngtown
Joe Lane y Felipe Zubia Departamento de Transporte de Arizona	F. Rockne Arnett CTOC
*Miembros del Comité Ejecutivo	
www.mag.maricopa.gov/members.cms	

Voces del Concejo

Una nueva infusión de financiamiento para transporte (Fondos STAN) y una fuerte dosis de cooperación regional significarán alivio más rápido para los automovilistas del Valle. La Junta Estatal de Transporte, a petición del Concejo Regional de MAG, ha acelerado la construcción de varios proyectos, incluyendo carriles HOV en la Autopista Price desde Baseline Road hacia el sur a la conexión con la Autopista Santan por dos años. Al trabajar juntos, hemos exitosamente avanzado proyectos por toda la región. Pero no podemos detenernos aquí. Es nuestra esperanza que la Legislatura Estatal continuará ayudando dando los dólares necesarios para hacer verdaderamente una diferencia en como nos movemos por todo el Valle.

-Alcalde de Chandler Boyd Dunn, sobre la reciente aprobación de proyectos acelerados por la Cuenta Estatal Para Aceleración de Proyectos creada por la legislatura. (Para más información sobre financiamiento STAN vea más adelante).

Estoy increíblemente orgullosa del esfuerzo colaborador de la Legislatura Estatal, Condado Maricopa y todos los compañeros que han trabajado para hacer mejoras en transporte la prioridad del 2006. Todos los involucrados se unieron y crearon un plan para distribuir los \$193 millones en financiamiento del Fondo STAN para apresurar mejoras a infraestructuras a las carreteras del Valle. La cooperación que ha ocurrido durante este proceso es un testamento al espíritu de trabajo de equipo de todos los que participaron, y todos podemos estar orgullosos de que una solución pudo haber sido encontrada que beneficiará a todas las comunidades del Valle.

-Concejal de Phoenix Peggy Neely, también hablando de la exitosa aprobación de los proyectos STAN.

Hay un asunto por sobre todos los demás: transporte. La gente ahora reconoce al Oeste del Valle como el verdadero líder de crecimiento en Arizona, pero debemos trabajar juntos para las soluciones. Fue fácil hablar del transporte. Ahora debemos tomar acción.

-Alcaldesa Joan Shafer, sobre los asuntos más importantes de la región

Como un miembro del equipo MAG, es indispensable que sigamos trabajando juntos para el mejoramiento de la región. Hay muchas, muchas oportunidades para exitosas y positivas contribuciones de parte de cada agencia miembro y vemos su grandioso trabajo todos los días. Ya sea de los servicios humanos al elaborado sistema de transporte de la región, yo sigo animado de que la región seguirá imponiendo el estándar por nuestra habilidad de trabajar cooperativamente y cumplir con las necesidades de las futuras generaciones.

-Alcalde de Queen Creek Art Sanders, sobre la importancia del regionalismo.

Como el Concejo MAG, el desafío mayor que enfrentamos por toda la región es el transporte por todo el Valle que nuestros residentes enfrentan todos los días. Debemos balancear los intereses parroquiales con aquellos que servirán a nuestra región entera. Será difícil, pero yo creo que estamos dispuestos a enfrentar el reto.

-Alcalde de Tempe Hugh Hallman, hablando de soluciones a las necesidades del transporte regional.

Perfil Regional

Presidente Raphaël Bear

Hacer la Diferencia Impulsa al Líder de la Nación Fort McDowell Apache

La Nación Indígena Fort McDowell Apache, una vez el hogar ancestral de la nómada tribu Yavapai, es hoy una vibrante creciente comunidad. Que existe es un testamento al espíritu indomable de sus residentes, quienes en la década de los 1970s salvaron su comunidad de la aniquilación por la propuesta construcción de la presa Orme.

“Toda la comunidad hubiera quedado bajo agua. No hubiera habido ningún Fort McDowell en ese instante,” recuerda el actual Presidente de la Tribu Raphael Bear, agregando que después de que los miembros de la tribu rehusaron vender y grupos religiosos y ambientales llegaron en su defensa, los planes federales para la presa fueron abandonados. Dice que la decisión salvó más que sólo la Nación Fort McDowell Yavapai.

“Además de oponernos a la presa, también salvamos muchas especies silvestres aquí en el Valle Verde; salvamos especies de matas, especies de animales, y también sitios mayores arqueológicos que también hubieran sido inundados,” dice Bear.

Bear fue elegido presidente de la comunidad de 940 miembros en 2004, y esta presentemente a mediados de su primer término de cuatro años. Pero su servicio a la tribu empezó hace décadas.

Criado en la Nación Fort McDowell, trabajó como contratista haciendo trabajo manual, y después en los 1970s empezó a trabajar para el departamento de planeación de la tribu tratando con asuntos como viviendas, infraestructura hidrológica, servicios de drenaje, y el desarrollo de la Granja

Indígena de 1,300 hectáreas. Antes de su elección, sirvió como el gerente general de la tribu, responsable por la administración total del gobierno de la tribu. Buscó la presidencia para seguir con ese tipo de servicio comunitario.

“Siempre siente uno que puede hacer la diferencia, y alentar a la gente, y levantar los niveles de vida,” dice. Hoy, mucha de su atención está sobre el rápido crecimiento de la región, por lo cual él dice cada uno de nosotros necesita ser responsable.

“Yo sí pienso que hay mayor conocimiento de los problemas que el sobre-desarrollo puede causar,” dice Bear. “Construir tomando en cuenta el ambiente sería una iniciativa práctica, e involucrando a muchos sectores de Arizona que deben estar concientes de estos asuntos,”

La necesidad de una vista más amplia fue una de las razones por la cual el Presidente Bear pudo convencer a la tribu a solicitar incorporarse a MAG en diciembre 2004.

“Yo pienso que hay oportunidad allí con nuestro involucramiento...para empezar a participar en la discusión para algunos de los asuntos de transporte que tenemos aquí. En Fort McDowell, no en realidad hemos podido participar en muchas de las discusiones del transporte debido a nuestra ubicación. Pero ahora sucede que el desarrollo urbano ha llegado a nuestra puerta, así que sólo por eso yo pienso que necesitamos estar allí.”

Bear dice que participar en actividades afuera de la reservación le ha enseñado a el una lección valiosa acerca del servicio público.

“Ya sea en una organización indígena, o ya sea en un gobierno municipal, o aún en un

comercio, hay muchas personas buenas que salen y dan lo mejor que pueden ofrecer,” refleja. “Hacen esas cosas que de veras trabajan en crear un mejor comunidad, un mejor estado, un mejor Estados Unidos. Hay mucha gente que lo hace todos los días, días seguidos. Y lo hacen sin que se les agradezca.” declara.

En la reservación, Bear cree que su más grande logro ha sido en ayudar a aumentar el promedio de graduación en la escuelas secundarias, el cual es ahora alrededor de 80 por ciento.

“Yo pienso que de veras ayuda a toda la comunidad-ayuda a reconocer que la educación es importante. Y es un enfoque continuo sobre eso. Lo que digo es que no puede uno rendirse sobre eso, tienes que consistentemente seguir y educar nuestra gente porque nunca empezó de esa manera.. Hace algunos años, se nos castigaba por hablar nuestro idioma en la escuela,” dice Bear, quien es fluente en el lenguaje Yavapai.

A pesar de esos éxitos y progreso económico debido a la industria de juegos de azar, el hombre de habla suave dice que la reservación aún enfrenta desafíos, especialmente en el área de abuso de sustancias.

“Hemos logrado progreso económico, pero a la misma vez no hemos logrado escapar muchas de las epidemias de estos problemas que tenemos con el abuso de sustancias. A mí me gustaría de veras reducir eso, porque eso definitivamente daña la fibra de la familia. Nosotros como miembros de familia nos convertimos en miembros de una comunidad, y cuando la fibra básica es rota, dañada, entonces toda la comunidad sufre a la vez,” declara.

Aunque vive muy ocupado, Bear también aparta tiempo para su propia familia. Con dos hijas adultas, Bear recientemente se encontró una vez más en el papel de padre. Tomó custodia legal de dos sobrinos, edades 13 y 11, después de que la madre de los niños muriera.

“Encuentro que criar niños es mucho muy diferente de criar niñas,” se ríe. “Tiene uno que darles dirección. Con las mujercitas les dices una o dos veces y siguen la dirección. Los niños, tienes que estar sobre ellos y aún así hacen algo más.” Pero Bear dice que su nuevo papel lo mantiene joven.

“Estuve con ellos jugando básquetbol la otra noche, y por poco me muero. Básquetbol de cancha entera. No media cancha, cancha completa. Fue grandioso.”

Bear trata de no pronosticar que tanto tiempo estará en su puesto como presidente. Pero no importa cuando se retire, Bear piensa mantenerse involucrado en la comunidad. “Porque según lo veo hoy, siempre hay algo que hacer aquí,” dice Bear. “Y hay la necesidad de que alguien salga y haga estas cosas. Siempre existe la necesidad,” concluye.

Vamos a Aclarar El Aire

Ha aumentado la lucha en la creciente batalla contra la contaminación por polvo. Cuando el reloj marcó la medianoche el 31 de diciembre, 2006, el Condado Maricopa falló en cumplir con la fecha máxima para reducir el polvo insaludable. La Asociación de Gobiernos Maricopa (MAG) ahora tiene un año para someter un plan a la Agencia Protectora del Medio Ambiente (EPA) detallando cómo la región reducirá la contaminación de partículas por cinco por ciento cada año hasta que se cumpla con la regla. El “Plan de Cinco Por Ciento” se

espera incluirá medidas agresivas para reducir la contaminación de partículas en el Valle. Estas partículas, llamadas PM-10 (partículas de materias 10 micrones o menos en diámetro), pueden causar problemas de salud cuando son respiradas en los pulmones.

“Para evitar la necesidad de un Plan de Cinco Por Ciento, necesitábamos haber tenido tres años de datos limpios. Desafortunadamente, tuvimos aproximadamente 27 violaciones sólo en 2006,” dijo el presidente de MAG James M. Cavanaugh. “Esto es un problema serio y MAG anticipa trabajar con el Condado Maricopa y el estado para reducir la contaminación de partículas de materias,” dijo.

Un reciente estudio por MAG sobre las fuentes de PM-10 en las cercanías de dos de los monitores con resultados más altos encontró que los contribuyentes mayores incluyen tierra que es traída a las carreteras por las llantas de vehículos; caminos de tierra y orillas de caminos pavimentados; vehículos en lotes de estacionamiento no pavimentados; fogatas abiertas; y agricultura. Algunas de las medidas que están siendo consideradas para reducir PM-10 incluyen más estricta vigilancia y ejecución de las reglas por el Condado Maricopa, pavimentación de caminos de tierra, y control de polvo en lotes baldíos.

Residentes del Valle están siendo animados a tomar pasos sencillos para reducir la contaminación de polvo, como evitar manejar en la tierra, evitar el uso de sopladoras de hojas en los jardines, reduciendo el uso de chimeneas y fogatas, y usar sus ATVs y otros vehículos recreativos afuera de las áreas del Valle que no están cumpliendo con las reglas contra contaminación de polvo.

“Recuerden, el polvo que levantamos es el polvo que respiramos,” dice Cavanaugh.

Si la región falla en producir un plan que reduzca las emisiones PM-10 y cumpla con los requisitos federales, futuras sanciones podrían incluir la pérdida de millones de dólares en el financiamiento federal para carreteras. MAG someterá el Plan de Cinco Por Ciento al EPA para el 31 de diciembre, 2007.

Concejo Regional Aprueba Aceleración de Proyectos De Autopista

Legisladores Declaran Compromiso a Financiamiento Futuro

La Asociación de Gobiernos Maricopa (MAG) utilizará \$193.4 millones de fondos estatales para acelerar varios proyectos claves de transporte, algunos hasta por 14 años.

En la más reciente sesión legislativa, legisladores y la gobernadora reconocieron la necesidad de enfrentar las necesidades en transporte a nivel estatal. La Medida HB 2865 creó la cuenta *Statewide Transportation Acceleration Needs* (STAN), Un proyecto para la aceleración de los proyectos en transporte más necesarios. La cuenta STAN provee \$307 millones para la aceleración de construcción o reconstrucción de autopistas, carreteras estatales, puentes y conexiones. La legislatura designó \$184.2 millones del financiamiento para la región MAG, lo que creció a unos 193.4 millones con interés. La legislación STAN requiere que los fondos sean invertidos en proyectos en el Plan Regional de Transporte MAG.

“La región MAG ha cooperado una vez más en el desarrollo de una lista firme de

proyectos, lo que pone los fondos en donde puede tener mayor beneficio en algunas de las autopistas más cogestionadas en nuestra región,” dijo el presidente de MAG James M. Cavanaugh, alcalde de Goodyear.

Durante la reunión de diciembre 2006 del Concejo Regional MAG, el presidente del Comité de Transporte en el Senado Thayer Verschoor y el Presidente del Comité de Transporte en la Cámara de Representantes Andy Biggs fueron honrados con una resolución de aprecio por su liderazgo en la aprobación de HB 2865. Antes del voto por el Concejo Regional, los legisladores declararon su apoyo para el conjunto de proyectos de MAG.

“Hemos visto lo que es el plan MAG, y lo endorsamos completamente,” dijo el Representante Biggs. El Senador Verschoor dijo lo mismo, agregando que la legislatura entiende el valor de ver que los fondos sean canalizados a través del proceso MAG.

“No queríamos que se convirtiera en una batalla parroquial en la Legislatura,” dijo el Senador Verschoor. “Así es que pensamos, ya existe un mecanismo establecido para tratar con esto (a través de MAG), así es que vamos a establecer este fondo. Daremos algunas definiciones para lo que queremos que este fondo sea usado, pero dejar esos individuos allí en las fases de planeación que sean los que decidan cuales de los proyectos son los que deben ser escogidos. Yo los felicito por su trabajo.”

Los dos legisladores juraron perseguir financiamiento adicional para aceleración en la actual sesión legislativa.

“Estoy comprometido a obtener más dinero en este año; 200 millones cada año por los siguientes cinco años,” dijo el Senador Verschoor, quien es ahora el líder de la mayoría en el Senado. “Si podemos hacer el

mismo trabajo en los siguientes cinco años que ustedes están haciendo con eso (los fondos actuales STAN), veremos un progreso fenomenal,” dijo.

El Representante Biggs también se comprometió a seguir buscando \$200 millones de dólares por año en los siguientes cinco años. “Porque sabemos que el transporte es la máquina que impulsa la economía de esta región, y si vamos a seguir viendo el crecimiento económico que acompaña nuestra población, sabemos que necesitamos una fuerte infraestructura de transporte,” dijo Biggs.

Miembros del Concejo Regional MAG dijeron que estaban orgullosos del trabajo que se ha hecho en desarrollar el paquete de proyectos STAN.

“Yo estoy muy impresionado con los esfuerzos del personal y el Concejo por entregar lo que yo pienso que era el intento de la legislatura para la cuenta STAN,” dijo el Alcalde de Chandler Boyd Dunn. “Cuando ves el mapa, no podíamos estar tan balanceados en la buena distribución del dinero para proyectos por todo el área de MAG.

La vicepresidenta de MAG Mary Manross, alcalde de Scottsdale, también declaró halagos por el proceso fluido. “Yo pienso que hemos de veras hecho un buen trabajo al reunir este proyecto, estoy tan orgullosa de haber sido parte de esto,” dijo.

El Concejal de Surprise Cliff Elkins también tuvo gran halago para el paquete final. “Estamos francamente estáticos, y de veras nos gusta lo que seguiremos,” dijo.

La alcaldesa de Avondale Marie López Rogers declaró que, aunque le hubiera gustado que la anteriormente acelerada sección de I-10 pudiera haber estado

elegible para fondos STAN, felicitó el plan MAG. “Reunieron un proyecto regional balanceado que a final de cuentas distribuye los fondos STAN equitativamente.” dijo.

Bajo el proceso cooperativo establecido en la ley estatal, la lista de proyectos también debe ser aprobada por la Junta Estatal de Transporte, la cual aprobó los proyectos unánimemente dos días después del voto en MAG.

Proyectos Acelerados

Proyectos para ampliación de autopistas incluyen:

- Agregar carriles de uso general en cada dirección a I-17 entre Carefree Highway y Anthem Way al norte de Phoenix, y en Interestatal 10 entre Sarival Road y Verrado Way en el Oeste del Valle. La construcción de ambos proyectos será acelerada por 14 años empezando en 2009 en vez de 2023.

Otros proyectos incluyen:

- Agregar un carril HOV en cada dirección en Loop 101 desde Baseline Road a Loop 202 (Santan) y desde Tatum a Princess Drive, empezando en 2006 en vez de 2011.
- Proyectos de Conexión y Puente serían acelerados por unos cinco años en Loop 303.
- Financiamiento para Derecho de Vía en el corredor Autopista Williams Gateway desde Loop 202 (Santan) a Meridian Road, una aceleración de aproximadamente 10 años.

¡NO! A LA BASURA EN ARIZONA!

Se Urge a Residentes Tener Orgullo en Nuestro Estado

Ochenta por ciento de los residentes en Arizona consideran que basura en las autopistas de nuestro estado es un problema,

y 38 por ciento declaran que es un “problema mayor.” Cuarenta y dos por ciento dicen que la basura es mas propensa a ocurrir mientras uno maneja. Pero solo 32 por ciento de los residentes admiten que ellos mismos han tirado basura.

Esas son sólo algunas de los a veces opuestos mensajes que investigadores escucharon durante una encuesta telefónica de residentes de Arizona. El sondeo base fue llevado a cabo por MAG y financiado por el Departamento Estatal de Transporte para aprender más acerca de por qué la gente tira basura en caminos y para proveer dirección para mensajes especialmente enfocados.

“La encuesta confirma que residentes de Arizona, especialmente los que viven en el Condado Maricopa, encuentran que la basura es una preocupación mayor,” dijo la Presidenta del Comité de Política en Transporte y Concejal de Phoenix Peggy Bilsten. “También da valor a nuestra teoría original de que tirar basura es un comportamiento complejo que es atribuido a varias fuentes, incluyendo tirando a propósito basura de vehículos, tirar accidentalmente cuando materias se caen de camionetas o de cargas que no están aseguradas, y basura que es dejada por peatones.” dijo.

“Basura “Severa”

Botes de soda y cerveza encabezan la lista de cosas que los residentes están más dispuestos a identificar como problema “severo” de basura. Los botes o botellas de soda fueron mencionadas por 34 por ciento de los que participaron en la encuesta, seguido por 31 por ciento que mencionaron botes de cerveza, y un 12 por ciento adicional que mencionó botellas de agua. Más de uno de cada cinco residentes también mencionaron artículos de plástico y colillas de cigarrillos como basura que

consideran ser un problema severo (27% y 22%, respectivamente). Papel, envoltorios de comida y llantas también fueron mencionados por más de uno de cada seis residente (16% a 18%).

Basura de Camiones

Chóferes de camiones fueron los más dispuestos a reportar que botes de soda y botellas son el tipo de basura más común que sería encontrado en la caja de sus vehículos (mencionado por 20%). Bolsas de plástico/otros plásticos (11%), pedazos pequeños de papel (9%), así como materias de construcción o jardinería (7%) cumplieron la mayor parte de otros tipos de basura que puede ser hallada en cajas de camionetas. Doce por ciento de chóferes de camionetas indicaron que no ponen ningún tipo de basura en las cajas de sus vehículos.

Uso de Bolsas de Basura

Tres de cada cinco (62%) residentes indicaron que mantienen una bolsa en sus vehículos para echar basura. Interesantemente, residentes del Condado Maricopa son menos dispuestos a tener bolsas para basura en su vehículos que residentes que radican en el Condado Pima (65%), y residentes de áreas rurales del estado (74%). Los residentes más propensos a reportar que traían una bolsa o bote para basura en sus vehículos son mujeres (66%), residentes mayores (71% de ellos mayores de 55), y aquellos con ingresos menores de \$40,000 (68%).

Aquellos que actualmente no tienen una bolsa o bote para la basura en sus coches se les preguntó si considerarían traer uno en su vehículo; aproximadamente la mitad (54%) respondieron sí. De nuevo, los residentes en las áreas rurales del estado estaban más atentos a poner una bolsa para la basura en sus vehículos que los de los Condados

Maricopa o Pima (64% contra 53% y 49% respectivamente).

Mensajes

Cuando se pregunto que tipos de mensajes serían más efectivos en reducir basura en las autopistas, 71% de los respondientes sintieron que el mensaje más fuerte sería dejarle a saber a la gente que tirar basura puede resultar en una multa menor de \$500. Irónicamente, el mismo número (71%) no creían que serían captados tirando basura. Otros mensajes que fueron mencionados enfocaron sobre asuntos de seguridad y el alto costo de limpieza y levantar la basura.

Aunque se espera que todos esos mensajes serán incluidos a cierto grado en una próxima campaña de publicidad, Bilsten dijo que el mensaje más prevalente enfocará sobre tomar orgullo en la belleza de nuestro estado.

“Creemos que si les podemos recordar a la gente que aún el más pequeño pedazo de basura puede crecer a un gran problema y destruir las vistas de nuestro bello desierto, quizás podamos convencerlos a pensar dos veces antes de tirar basura en nuestras autopistas,” dijo Bilsten. “La basura es fea. Nuestro mensaje es sencillo: No ensucien a Arizona.”